Evaluatie Eindhoven Airport fase 1

Preambule

Het kabinet en de Kamer hebben het Aldersadvies van 22 juni 2010 over Eindhoven Airport overgenomen. Daarmee is het advies staand beleid geworden, inclusief de te evalueren punten om de overgang te kunnen maken van de eerste naar de tweede fase. Daarmee liggen de te evalueren criteria vast zoals ze in het advies van 2010 zijn opgenomen.

Daarnaast heeft Eindhoven Airport met BOW, BMF en omliggende gemeenten in 2012 een aantal verrijkende afspraken gemaakt. Deze partijen hebben aangegeven, dat deze verrijkingsafspraken voor hen de volgende consequenties hebben:

- "Met in acht neming van deze extra set afspraken, is er overeenstemming tussen partijen over het in werking treden van de eerste fase van het Aldersadvies en is enig conflict hierover van de baan."
- De elementen uit deze verrijkingsafspraken zijn voor de partijen, die zich in het advies van 2010 nog niet hebben uitgesproken over de tweede tranche, van belang voor "haar beslissing in welke mate zij – na een eigenstandige afweging van de verschillende aspecten – in de periode daarna (fase 2) het Aldersadvies kunnen steunen".

Het is duidelijk dat voor deze partijen de elementen die zijn opgenomen in het verrijkingsdocument een aanvullende rol zullen spelen ten opzichte van de in het advies genoemde evaluatiecriteria en bij de evaluatie zullen worden behandeld. Deze elementen zullen in de werkgroep innovatieve maatregelen van de Alderstafel op hun uitvoerbaarheid worden bekeken en worden voorgelegd aan de Alderstafel ter besluitvorming.

Achtergrond

Het Advies over de ontwikkeling van Eindhoven Airport van 22 juni 2010 geeft (op pagina 11 en 29) een heldere positie voor de evaluatie. De eerste tranche in de ontwikkeling van de luchthaven is een ontwikkeling tot 6 km2 (circa 10.000 vliegtuigbewegingen extra) in de periode van drie jaar na de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit die in ieder geval uiterlijk 2015 eindigt. De overige gebruiksruimte tot 10,8 km2 (circa 15.000 vliegtuigbewegingen extra) in het luchthavenbesluit wordt vrijgegeven nadat monitoring en evaluatie van de resultaten van de eerste tranche heeft plaatsgevonden.

Om de tweede tranche vrij te kunnen geven moet blijken, dat aan de geformuleerde voorwaarden voor evaluatie is voldaan òf met aanvullende maatregelen alsnog kan worden voldaan. De evaluatie vindt plaats door de partijen aan Tafel.
In het werkprogramma is aangegeven dat het (doen) uitvoeren van de evaluatie en de rapportage daarover gecoördineerd wordt door de procesregie. De resultaten worden aan de Alderstafel voorgelegd.

Zowel in het werkprogramma van de Tafel als in het verrijkingsdocument en het ontwerp-luchthavenbesluit is uitgegaan van een uitvoering van een evaluatie van de eerste fase in 2015. Als de evaluatie positief uitvalt, kan Eindhoven Airport NV rond de zomer 2015 een aanvraag indienen voor een vergunning voor burgermedegebruik voor de tweede tranche.

Inhoudelijke toetsing
In de evaluatie wordt getoetst of de volgende punten gerealiseerd zijn:

A. Business case

1. Een nulmeting is vastgesteld op het pakket brainportbestemmingen (in termen van aandeel vliegtuigbewegingen) op het moment van het van kracht worden van het luchthavenbesluit (bij realisatie van 4,1 km^2 gebruiksruimte);
2. Een eerste effectmeting aan het einde van het derde gebruiksjaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit laat zien dat ten opzichte van de nulmeting:
   a. Een pakket bestemmingen bestaat uit ten minste 75% vliegtuigbewegingen op zakelijke of combi-bestemmingen. Indien noodzakelijk, zal de samenstelling worden aangepast om dit aandeel te realiseren;
   b. Het marktaandeel van Eindhoven Airport in de eigen catchment area evenredig stijgt met het aantal toegevoegde vliegtuigbewegingen (in de richting van de afgesproken 41% behorend bij de realisatie van de totale business case).

   In het Verrijkingsdocument is ten aanzien van dit punt nog afgesproken dat de methodologie en vraagstelling om het aandeel zakelijk verkeer vast te stellen op Eindhoven, door partijen in onderling overleg wordt vastgesteld.

B. Hinderbeperking

1. Uiterlijk na drie jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit, of zoveel eerder als mogelijk, zijn door de luchthaven en de luchtverkeersleiding de noodzakelijke maatregelen getroffen voor de luchtzijdige inpassing van het CDA aanvliegen zodat in ieder geval met ingang van de tweede fase bewoond gebied op grotere afstand van de luchthaven ontlast wordt als gevolg van hoger aanvliegen;
2. In het derde jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit volgt minimaal 80% van het civiel vertrekkend IFR straalverkeer de Standard Instrument Departure (SID) tot 6000 ft om woonkernen zoveel mogelijk te ontzien door het beperken van het versneld wegdraaien van de startroutes;
3. Eindhoven Airport legt uiterlijk aan het einde van het derde jaar volgend op de inwerkingtreding van het luchthavenbeluit uitgewerkte voorstellen voor optimalisatie van de SID’s / vertrekroutes voor, zodat met ingang van de tweede fase bestuurlijke besluitvorming kan plaatsvinden over de meest optimale vertrekroutes;
4. Gebruik van idle reverse thrust zal op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit worden geadviseerd bij de landing in plaats van full reverse thrust, voorzover de vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit opgenomen in het AIP;
5. Het gebruik van reduced flaps tijdens de eindnadering op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit worden geadviseerd bij de landing in plaats van full flaps, voorzover de vliegveiligheid zich daartegen op geen enkele wijze verzet. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit opgenomen in het AIP;
6. Eindhoven Airport zet samen met vliegtuigmaatschappijen op het moment van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit een awareness programma op, waarin vliegers bewust worden gemaakt van de effecten van het gebruik van idle reverse thrust en reduced flaps. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, is dit programma in werking getreden;

7. Eindhoven Airport stelt uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, een verbod in voor starts en landingen van vliegtuigcategorieën D, E en F uit de ACI Aircraft Noise Rating Index. Dit wordt bewerkstelligd door voor het einde van het derde jaar na inwerkingtreding van het luchthavenbesluit aan de Stichting Airport Coordination Netherlands, de slotcoördinator voor Eindhoven Airport, de capaciteitsdeclaratie voor het eerste jaar van de tweede fase ter beschikking te stellen waarin het nieuwe verbodsartikel is opgenomen. Parallel daaraan zal het verbod in de laatste update van de Aeronautical Information Publication (AIP) voor Eindhoven worden meegenomen.

C. Duurzaamheid en Leefbaarheid

1. Met ingang van de tweede fase beschikt Eindhoven Airport over de hoogst mogelijke accreditatie van ACI Europe op het gebied van CO^2-reductie;
2. Uiterlijk aan het einde van de eerste fase, of zoveel eerder als mogelijk, is een afweging gemaakt inzake één gezamenlijk loket waarin voor een ieder toegankelijke, onafhankelijke en transparante klachtenbehandeling is geborgd voor zowel het civiele als het militaire luchtverkeer;
3. Uiterlijk met ingang van de tweede fase, of zoveel eerder als mogelijk, wordt het vragenlijstonderzoek van de GGD Brabant Zuidoost benut om de hinderbeleving van omwonenden te monitoren;
4. De in het advies aangegeven hoofdlijnen en processen over de besluiten over landzijdige bereikbaarheid (in het bijzonder Openbaar Vervoer) zijn op het moment van de inwerkingtreding van het luchthavenbesluit nader uitgewerkt in een intentieovereenkomst tussen Verkeer en Waterstaat (thans IenM), SRE, gemeente Eindhoven, provincie Noord-Brabant, Eindhoven Airport, Prorail en NS.

Op pagina 27 van het advies is in aanvulling op het bovenstaande punt nog de volgende relevante afspraak opgenomen:
"In dit advies staan de hoofdlijnen en processen over de besluiten over landzijdige bereikbaarheid (in ieder geval HOV, station Eindhoven Airport en een innovatief vervoersconcept tussen dit station en de luchthaven). Deze worden parallel aan de procedure voor het luchthavenbesluit nader uitgewerkt in een intentieovereenkomst tussen het ministerie van VenW, de gemeente Eindhoven en het SRE (en eventueel Eindhoven Airport). Binnen zes maanden na het onherroepelijk worden van het luchthavenbesluit wordt de intentieovereenkomst omgezet in een bestuursovereenkomst waarin de besluiten en hun implementatie inhoudelijk zijn vastgelegd. De te maken afspraken richten zich op implementatie van de afspraken met ingang van de start van de tweede fase."

D. Verplaatsing militaire functie

1. Het Rijk, Eindhoven Airport en de regionaal-bestuurlijke partijen in de regio Eindhoven hebben een intentieovereenkomst getekend, waarin afspraken zijn opgenomen tussen de regionaal-bestuurlijke partijen, Eindhoven Airport en VenW (thans IenM) voor verplaatsing van militaire functies vanaf Eindhoven.

E. Slots tussen 23.00-24.00 uur

Naast de 'toetspunten' A t/m D die in het advies zijn opgenomen, is er in het advies nog één ander punt benoemd, dat in de evaluatie aandacht zal moeten krijgen: Er is afgesproken dat een beperkt aantal slots wordt vrijgegeven tussen 23.00 uur en 24.00 uur, in ieder geval tot het moment van evaluatie zal het daarbij om niet meer dan 4 slots gaan. Daarmee is op basis van het advies de invulling van het aantal slots tussen 23.00 uur en 24.00 uur in de tweede fase nadrukkelijk een aandachtspunt voor de evaluatie.

F. Elementen uit de verrijkingsafspraken

Voor de evaluatie zijn tevens de volgende punten van belang naar aanleiding van de in de preambule genoemde verrijkingsafspraken uit 2012:

1. "In een nieuwe werkgroep van de Alderstafel waar naast de luchthavenexploitant en de omwonenden ook de homecarrier zitting heeft, zal getracht worden tot innovatieve maatregelen te komen om de hinder gedurende de week- en weekenddagen te beperken. (…) Deze werkgroep rapporteert aan de Alderstafel en de bevindingen zullen worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015."
2. "Een eerste verdeling van de eventuele milieuwinst zal worden geagendeerd voor de evaluatie in 2015. Tijdens deze evaluatie zal worden bezien of er al milieuwinst is opgetreden in de eerste fase of naar verwachting zal optreden in de periode tot 2020. Ook zal worden nagegaan hoe die kan worden verdeeld tussen de omgeving en de luchthaven, zodat beide partijen daar op gelijke wijze voordeel van hebben (fifty-fifty)".

Het leefbaarheidonderzoek

In het Aldersadvies zijn afspraken opgenomen over een uit te voeren leefbaarheidonderzoek naar de beleving van ondervonden hinder door omwonenden van de luchthaven o.l.v. de Gemeente Eindhoven. De nulmeting heeft inmiddels plaatsgevonden en de voorbereiding voor de uitvoering van het onderzoek zijn in volle gang. Hoewel formeel dit onderzoek geen deel uitmaakt van de evaluatie hechten partijen aan Tafel eraan om indien dit mogelijk is tijdens de evaluatie te kunnen beschikken over de uitkomsten van het onderzoek. Dat betekent, dat er bij de opzet van het onderzoek rekening mee moet worden gehouden, dat de resultaten ervan, tenminste beschikbaar zijn op het moment van de evaluatie of zoveel eerder, als het gewenst wordt geacht de resultaten voor de behandeling ter bespreking voor te leggen aan de verschillende Colleges van B&W of de Gemeenteraden. Zoals hierna blijkt is dat, voor uitsluitend de behandeling bij de evaluatie, uiterlijk mei 2015.

Timing

Het meest voor de hand liggend lijkt het, om de conclusie van de evaluatie vanaf 1 januari 2016 met ingang van het nieuwe gebruiksjaar te kunnen implementeren. Daarvoor moeten dan slots voor het winterseizoen 2015/2016 worden aangevraagd. De datum voor de capaciteitsdeclaratie ten behoeve van de slotuitgifte voor dit seizoen ligt in april 2015. Het zomerseizoen start op 1 april 2016. Deze datum wordt als startmoment voor het implementeren van de conclusies van de evaluatie worden aangehouden. Daarom wordt het volgende tijdschema voorgesteld.

De capaciteitsdeclaratie voor het aanvragen van slots voor dit zomerseizoen moet in september 2015 worden ingediend. Rekening houdend met de periode van de zomervakantie geeft dit de leden van de Tafel de gelegenheid om in juni 2015 zorgvuldig

conclusies te trekken op basis van de evaluatie van de eerste tranche. Dit betekent dat voor het winterseizoen 2015/16 slots voor het uur na 23.00 uur op non-historische basis moeten worden vergeven, tenzij partijen voor april 2015 op dit punt tot een vergelijk komen. Dit is dus voor het winterseizoen 2015/16 een continuering van de huidige situatie: 3 historische slots en 1 non-historische slot voor het uur na 23.00 uur.

Dat leidt tot de volgende uitrol van de planning van de evaluatie:

Concluderende Tafel inzake evaluatie	4e week juni 2015
Achterbanraadpleging concept-conclusies	4 weken (eind mei - half juni)
Tafel over concept conclusies evaluatie en C3	mei 2015
Tafel over resultaten evaluatiepunten A2	april 2015
Tafel over resultaten evaluatiepunten A1, C2 en E	januari 2015
Tafel over resultaten evaluatiepunten B, C1, C4 en D met een tussenrapportage inzake punt E	30 oktober 2014
Tafel over vaststelling evaluatieplan	juni 2014
Start werkgroep innovatieve hinderbeperking (E)	april 2014